

DZIENNIK URZĘDOWY WOJEWÓDZKIEJ RADY NARODOWEJ W SZCZECINIE

Szczecin, dnia 1 lipca 1953 r. Nr 6 poz. 19—20

TREŚĆ:

I. Przepisy obowiązujące

poz. 19

UCHWAŁA NR 40/53

Wojewódzkiej Rady Narodowej w Szczecinie z dnia 27 czerwca 1953 r. w sprawie kampanii żniwno-omłotowej 1953 roku w woj. szczecińskim

Pomyślne wykonanie przez wieś szczecińską zadań tegorocznej wiosennej kampanii siewnej — było wyrazem patriotyzmu i ofiarności pracującego chłopstwa.

Zadaniem rad narodowych w nadchodzącej kampanii żniwno-omłotowej będzie zabezpieczenie terminowego i zupełnego zbioru bogatego plonu „Siewu Frontu Narodowego".

Wzrost produkcji rolnej jest bowiem sprawą ogólnonarodową, sprawą w jednakowej mierze robotników i chłopów, warunkiem pomyślnej realizacji wielkiego Planu 6-letniego.

Wojewódzka Rada Narodowa stwierdza, iż w zasadzie aparat rad narodowych, Państwowe Ośrodki Maszynowe, Państwowe Gospodarstwa Rolne, spółdzielnie produkcyjne i chłopstwo indywidualne — w toku przygotowań żniwnych wykazali dużo troski i zapobiegliwości.

Niemniej kontrole przeprowadzone w „dniu gotowości" ujawniły poważne nawet zaniedbania.

W celu stworzenia dogodnych warunków dla sprawnego i terminowego zebrania i zabezpieczenia plonów — Wojewódzka Rada Narodowa w Szczecinie uchwala:

I. Mechanizacja pracy jest zasadniczym warunkiem szybkiego przeprowadzenia żniw i omłotów. Z tego względu należy zapewnić maksymalne wykorzystanie istniejącego parku maszynowego przez:

1) pełne zakończenie remontów maszyn w terminie do dnia 3 lipca br.,

2) maksymalne pokrycie zapotrzebowania na części zamienne do maszyn i paliwo oraz smary,

3) ścisłe przestrzeganie ustalonych marszrut maszyn żniwnych i omłotowych,

4) nasilenie pracy politycznej wśród obsługi maszyn dla przeciwdziałania wypadkom bumelanctwa, braku opieki nad sprzętem, pijaństwa itd.

II. Zapewnienie właściwych warunków pracy i odpoczynku przyczyni się do podniesiena wydajności, a w związku z tym przyśpieszy zakończenie kampanii żniwno-omłotowej. W tym celu rady narodowe oraz kierownictwa jednostek gospodarczych powinny:

1) zapewnić należyte pod każdym względem warunki mieszkaniowe robotnikom, obsłudze maszyn oraz junakom „Służba Polsce", a w szczególności robotnikom sezonowym Państwowych Gospodarstw Rolnych,

2) zagwarantować zaopatrzenie stołówek — ze zwróceniem uwagi na kaloryczność i urozmaicenie posiłków, jak również zabezpieczyć dowóz posiłków i napojów do miejsc pracy,

3) w porozumieniu z organizacjami związkowymi oraz placówkami oświatowo - kulturalnymi — zapewnić godziwą i kulturalną rozrywkę po pracy, zobowiązując Prezydium do opracowania w terminie do dnia 10. VII. 53 operatywnego planu pracy na tym odcinku.

III. Ważnym zagadnieniem w kampanii żniwno-omłotowej jest zaopatrzenie pracującej wsi — na miejscu — w artykuły codziennego użytku. Z tego względu rady narodowe dopilnują:

1) ustalenia i przestrzegania przez sklepy Gminnych Spółdzielni i placówki żywienia zbiorowego dogodnych godzin handlu,

2) zaopatrzenia sklepów Gminnych Spółdzielni w pełny asortyment towarów spożywczych i przemysłowych — ze szczególnym uwzględnieniem artykułów niezbędnych w okresie żniw i omłotów (kosy, osełki, smary itd.).

IV. Realizacja napiętych zadań kampanii żniwno-omłotowej wymaga włączenia do pracy wszystkich rezerw ludzkich. W tym zakresie poważne rezerwy stanowią kobiety w spółdzielniach produkcyjnych i Państwowych Gospodarstwach Rolnych. W celu produktywizacji tych kobiet rady narodowe wraz z organizacjami masowymi i kierownictwami jednostek gospodarczych powinny:

1) prowadzić systematyczną pracę uświadamiającą wśród kobiet,

2) umożliwić kobiecie wiejskiej włączenie się do procesu produkcyjnego przez organizowanie żłobków, dziecińców sezonowych itd. oraz zapewnienie tym placówkom właściwych warunków działalności,

3) popularyzować osiągnięcia pracy przodujących kobiet wiejskich i energicznie zwalczać podejmowane przez wroga klasowego próby odciągania kobiet wiejskich od pracy w polu.

V. W celu zabezpieczenia sprzątnięcia plonów przez gospodarstwa biedniackie oraz należące do osób, odbywających służbę wojskową — rady narodowe dopilnują realizacji planów pomocy sąsiedzkiej, a w stosunku do uchylających się od udzielenia świadczeń stosować będą ustawowe rygory karno-administracyjne.

VI. Plon pracy robotnika i chłopa dostarczony do magazynów państwowych i spółdzielczych musi być w należyty sposób zabezpieczony przed zniszczeniem. W związku z tym rady narodowe i organizacje handlowe zobowiązuje się, aby w terminie do dnia 15 lipca br. przygotowały magazyny do odbioru zbóż. W terminie tym magazyny winny być wyremontowane, odkażone, zaopatrzone w odpowiedni sprzęt oraz zabezpieczone przed pożarem.

VII. Tocząc wielką bitwę o chleb dla miast i surowice dla przemysłu wieś nasza musi zaostrzyć czujność klasową. Wróg bowiem starać się będzie niewątpliwie przez akty sabotażu zniszczyć nasze plony. Z tego względu rady narodowe powinny.

1) stale kontrolować w okresie żniw gotowość bojową Ochotniczych Straży Pożarnych,

2) prowadzić szeroką akcję odnośnie przestrzegania przepisów bezpieczeństwa przeciwpożarowego,

3) czuwać, aby w gospodarstwach socjalistycznych stertowanie zbóż wykluczało powstanie pożaru (odległość od linii komunikacyjnych i zabudowań) oraz zamoknięcie stert.

VIII. Kampania żniwno-omłotowa nie może oderwać naszej uwagi od przygotowań siewów jesiennych. Przygotowanie bowiem gleby jest jednym z podstawowych warunków podniesienia wydajności produkcji rolnej. Dlatego aparat rad narodowych, Państwowe Ośrodki Maszynowe i Państwowe Gospodarstwa Rolne winny ściśle realizować ustalone harmonogramy prac podorywek i siewy poplonów. Szczególnie odpowiedzialne zadania w tym zakresie ma do spełnienia aparat Państwowej Służby Rolnej i Państwowych Ośrodków Maszynowych.

IX. Wojewódzka Rada Narodowa wzywa traktorzystów, robotników rolnych, członków spółdzielni produkcyjnych i chłopów indywidualnych do kontynuowania, rozszerzania i pogłębiana zainicjowanego wiosną roku bieżącego współzawodnictwa pracy w rolnictwie, stanowiącego podstawowy warunek wzrostu produkcji rolnej.

X. Kontynuować podjęte wiosną bieżącego roku współzawodnictwo z woj. koszalińskim wzywając wieś szczecińską do osiągnięcia zwycięskich wyników oraz wezwać do współzawodnictwa w wykonaniu zadań kampanii żniwnej woj. poznańskie.

Sekretarz sesji:	Przewodniczący sesji:
C. Rotbart	W. Bogdańska

poz. 20

ZARZĄDZENIE

Zarządu Okręgowego Dróg Wodnych we Wrocławiu z 10. III 53 r. dot. przepisów szczegółowych w sprawie przewozów międzybrzegowych na drogach wodnych podległych Zarządowi Okręgowemu Dróg Wodnych we Wrocławiu

Na podstawie § 88 ust. 7 i 8 zarządzenia Ministra Żeglugi z dnia 10 września 1952 r. w sprawie uprawiania żeglugi i spławu na śródlądowych drogach wodnych (Monitor Polski Nr A-87 poz. 1368) Zarząd Okręgowy Dróg Wodnych we Wrocławiu zarządza:

Postanowienia ogólne.

§ 1. Urządzenie na śródlądowych drogach wodnych żeglownych i spławnych stałego przewozu publicznego między brzegami przeciwległymi jest dozwolone na następujących warunkach:

1) uzyskania zezwolenia władzy wodnej, tj. Prezydium Wojewódzkiej lub Powiatowej Rady Narodowej w myśl art. 45 Ustawy Wodnej z dnia 19. IX. 1922 r. (Dz. URP Nr 62 z 1928 r., poz. 574),

2) uzyskania zezwolenia Ministra Żeglugi na przewóz osób i towarów w myśl art. 11 Ustawy z dnia 7 marca 1950 r. o żegludze i spławie na śródlądowych drogach wodnych (Dz. URP Nr 26 z 1952 r., poz. 182),

3) zarejestrowania statku przewozowego w Rejonie Dróg Wodnych w myśl rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 26 kwietnia 1950 r. sprawie rejestracji administarcyjnej statków żeglugi śródlądowej (Dz. URP Nr 21 z 1950 r., poz. 186),

4) uzyskania dla statku przewozowego o powierzchni ponad 20 m kw., uzyskanej przez pomnożenie największej długości statku przez największą szerokość, świadectwa zdolności żeglugowej w myśl zarządzenia Ministra Żeglugi z dnia 2 sierpnia 1952 r. w sprawie świadectw zdolności żeglugowej dla statków żeglugi śródlądowej (Mon. Pol. Nr A-82 z 1952 r., poz. 1323).

Urządzenia przewozowe.

§ 2. 1. Do uprawiania przewozu osób, towarów oraz pojazdów konnych i mechanicznych na drogach wodnych żeglownych i spławnych mogą być dopuszczane statki z własnym napędem mechanicznym i bez tego napędu, na uwięzi lub bez uwięzi oraz łodzie wiosłowe na małych przeprawach.

2. Statki przewozowe powinny być dostatecznie mocno zbudowane, utrzymane w stanie zdatnym do użytku, należycie zaopatrzone w urządzenia pomocnicze i osprzęt.

3. Dopuszczone obecnie do ruchu statki przewozowe (promy) muszą posiadać co najmniej dwie grodzie wodoszczelne. Nowobudowane statki przewozowe winny być budowane zgodnie z przepisami technicznymi Polskiego Rejestru Statków w zakresie konstrukcji, utrzymania i bezpieczeństwa statków.

4. Statki użyte do przewozu dla potrzeb miejscowego ruchu przewozowego powinny być odpowiedniej nośności i w tym celu powinny być pomierzone czyli nacechowane, co polega na szczegółowym wymierzeniu statków i obliczeniu ich pojemności.

5. Łodzie przewozowe pychówki lub wiosłowe powinny mieć co najmniej następujące wymiary: długość całkowita 7,5 m, długość dna 5,5 m, szerokość pomiędzy burtami 1,7 m, szerokość po dnie 1,2 m.

6. Do czasu ukazania się zarządzenia Ministra Żeglugi o pomierzaniu i cechowaniu statków żeglugi śródlądowej i zaopatrzenia ich w odnośne świadectwa pomiarowe, użyteczną nośność statków użytych do przewozów międzybrzegowych oraz wysokość wolnej burty ustalają dla nich każdorazowo Władze Żeglugowe tj.:

a) na wodach żeglownych Zarząd Okręgowy Dróg Wodnych,
b) na wodach spławnych Rejonu Dróg Wodnych.

7. Linia największego dopuszczalnego zanurzenia statku powinna być należycie i trwale oznaczona w postaci listwy metalowej lub drewnianej o długości co najmniej 2 m i szerokości 2 cm i przyśrubowana do obu burt statku. Linia ta winna być zawsze należycie pomalowana na promach białą farbą olejną.

Dolna krawędź listwy oznacza górną granicę największego dopuszczalnego zanurzenia statku (promu), której w żadnym wypadku przekroczyć nie wolno.

Wysokość wolnej burty na promach winna wynosić co najmniej 35 cm dla promów przewozowych i 25 cm dla łodzi przewozowych.

8. Dla ustalenia największego dopuszczalnego zanurzenia dla promów przewozowych oprócz nośności statku miarodajną jest również powierzchnia dna, która winna wynosić na 3 osoby co najmniej 2 m kw. powierzchni.

9. Nad pokładem każdego statku przewozowego powinna być umieszczona na widocznym miejscu tablica, na której czerwonymi literami na białym tle ma być uwidocznione największe dopuszczalne obciążenie w tonach oraz ilość osób lub pojazdów konnych albo mechanicznych, które za jednym przejazdem mogą być przewiezione, według norm ustalonych przez Władze Żeglugowe jak w § 2. pkt. 6.

10. Łodzie wiosłowe względnie pychówki użyte do przewozów międzybrzegowych powinny być dostatecznie mocno zbudowane oraz należycie wyposażone.

11. W łodziach przewozowych ławki do siedzenia dla pasażerów muszą być urządzone wzdłuż obu burt z pozostawieniem wolnego przejścia od dziobu do rufy.

Pasażerom nie wolno stać w łodzi podczas jazdy.

Ławki muszą być należycie przymocowane, posiadać oparcie umocowane do burt. Ławki powinny być czyste i suche. W każdej łodzi powinna być podłoga łatwo rozbieralna, względnie ściele (kratownice).

12. Przypromki (pomosty) przy brzegach mają być dostatecznie mocne i urządzone w sposób zapewniający swobodne ich regulowanie w zależności od poziomu wody.

13. Drogi dojazdowe do przewozu winny być zamykane barierami, wzbraniającymi wjazd w czasie gdy prom jest w drodze, na przeciwległym brzegu lub nieczynny. W nocy na środku barier winno być umieszczone światło.

14. Przy stałym przewozie w zależności od nasilenia ruchu przewozowego, na brzegu wyższym, nie narażonym na zwyczajne zalewy, powinno być postawione schronisko dla przewoźników oraz poczekalnia dla pasażerów, ogrzewane w porze chłodnej. Na przeciwległym brzegu powinno znajdować się urządzenie sygnałowe dla wezwania przewoźnika do podania promu.

Wyposażenie.

§ 3. 1. Statki przewozowe urządzone na promach na uwięzi powinny być wyposażone co najmniej w następujący osprzęt nawigacyjny, sygnałowy, ratowniczy i przeciwpożarowy:

a) **osprzęt nawigacyjny**

1. dwie kotwice odpowiedniej wagi z odnośnym wyposażeniem,
2. dwa bosaki okute z hakiem i ostrzem,
3. dwie laski okute,
4. jedna cuma konopna o długości co najmniej 30 m.

b) **osprzęt sygnałowy**

5. dwie latarnie pozycyjne z białym światłem, osłonięte od strony pokładu i umieszczone po obu burtach z góry i z dołu rzeki,
6. dwie latarnie sygnałowe ręczne: biała i czerwona,
7. dwie flagi sygnałowe ręczne: biała i czerwona,
8. jeden dzwon lub gong,

c) **osprzęt ratowniczy**

9. jedna łódź ratunkowa na 8–10 osób, należycie wyposażona,
10. dwa koła ratunkowe z chwytami i linkami (rzutkami),
11. dwie pompy ręczne do usuwania wody z zęzy,
12. dwa czerpaki do odlewania wody,
13. dwa wiadra z linkami,

d) **osprzęt przeciwpożarowy**

15. jedna skrzynka z piaskiem,
16. jedna łopata,
17. jedna siekiera,
18. dwa drągi żelazne (łomy).

2. Przewozy wodne urządzone na promach bez uwięzi oraz na statkach z własnym napędem mechanicznym, pod względem urządzenia oraz wyposażenia podlegają przepisom zarządzenia Ministra Żeglugi z dnia 10 września 1952 r. w sprawie uprawiania żeglugi i spławu na śródlądowych drogach wodnych (Mon. Polski Nr A-87, poz. 1368).

3. Przewozy wodne urządzone na łodziach wiosłowych względnie pychówkach powinny być wyposażone co najmniej w następujący osprzęt:

1. jedno koło ratunkowe z chwytami i rzutką,
2. jeden bosak okuty z hakiem i ostrzem,
3. jeden czerpak,
4. jedna kotwiczka odpowiedniej wagi,
5. dwa wiosła,
6. jedna latarnia z białym światłem.

Obsługa przewozu.

§ 4. 1. Przewóz może być obsługiwany jedynie przez osobę, która uznana została za uzdolnioną do samodzielnego kierowa-

nia przewozem przez władzę żeglugową I instancji, tj. Rejon Dróg Wodnych.

2. Jeśli właściciel względnie dzierżawca przewozu nie jest uprawniony do obsługiwania przewozu, winien on przyjąć wykwalifikowanego przewoźnika, odpowiadającego wymogom.

3. Służbę przewoźnika mogą pełnić tylko osoby silne, zdrowe, trzeźwe i godne zaufania. Za wszelkie czynności załogi przewozowej odpowiada przewoźnik.

W razie uzasadnionych zażaleń przewoźnik zobowiązany jest na żądanie władzy żeglugowej zwolnić pomocnika i przyjąć na jego miejsce innego, odpowiadającego wymaganiom władzy żeglugowej.

4. Kandydat ubiegający się o uzyskanie świadectwa przewoźnika winien złożyć podanie do właściwego Rejonu Dróg Wodnych z załączeniem:

1. życiorysu,
2. wyciągu dowodu osobistego,
3. odpisu dowodu zameldowania,
4. świadectwa lekarskiego, stwierdzającego odpowiedni stan zdrowia do zawodu żeglarskiego, w szczególności zdolność do rozróżniania barw i dobry słuch,
5. dwie fotografie o wymiarach 4,5 x 6 cm.

5. Ponadto ubiegający się o uzyskanie świadectwa przewoźnika na drogach wodnych żeglugowych, winien wykazać się dowodem odbycia co najmniej dwuletniej pracy w zawodzie żeglarskim lub w zawodzie przewoźnika.

6. Władza Żeglugowa I instancji, po zbadaniu kwalifikacji przewoźnika, wydaje mu świadectwo przewoźnika z fotografią, wg wzoru (załącznik Nr 1).

7. Kandydat ubiegający się o uzyskanie świadectwa przewoźnika powinien wykazać się znajomością:

1. nazwy, przeznaczenia i konstrukcji promu przewozowego wzgl. łodzi,

2. wykonywania niezbędnych drobnych napraw, jak: uszczelnienie dna i burt, pokładu, napraw urządzeń pomocniczych itp., robót,

3. używania i utrzymywania w sprawności przedmiotów wyposażenia nawigacyjnego, przeciwpożarowego i ratowniczego,

4. zachowania się podczas pracy na przewozie w warunkach normalnych jazdy lub w warunkach wyjątkowych, jak: podczas mgły, śnieżycy, burzy, przy tonięciu statku, pożarze, zderzeniu i innych nieszczęśliwych wypadkach,

5. przepisów o uprawianiu żeglugi i spławu, a w szczególności w odniesieniu do ruchu, postoju, mijania statków, wyposażenia, oznakowania, przewozów wodnych.

Ruch przewozów.

§ 5. 1. Przewozy i ich przyczółki powinny być urządzone w taki sposób, aby nie stanowiły przeszkody dla żeglugi i spławu.

2. Lina lub łańcuch mają być w taki sposób umocowane, aby w razie grożącego niebezpieczeństwa można było prędko i łatwo uwolnić prom z uwięzi i swobodnie z nim odpłynąć.

3. Władze żeglugowe I instancji każdorazowo ustalają najwyższy stan wody żeglowny lub spławny, do którego jest dopuszczalny ruch przewozowy. Stan ten powinien być odpowiednio zamarkowany na miejscu.

4. Lina lub łańcuch przewozu powinny być zawieszone w taki sposób, aby najniższy punkt zwisu liny lub łańcucha był wzniesiony na rzekach żeglownych na wysokości co najmniej 5,50 m, a na rzekach skanalizowanych i kanałach żeglugowych na wysokości 4,50 m i na rzekach spławnych na wysokości 2,50 m ponad najwyższy stan wody, przy którym żegluga lub spław może się jeszcze odbywać.

5. Liny lub łańcuchy przystosowane do opuszczania powinny być stale opuszczone na dno drogi wodnej, a naciągane tylko w celu każdorazowego uruchomienia promu.

6. Miejsca zanurzenia liny lub łańcucha winny być oznaczone na obu brzegach znakiem żeglugowym Nr 18, tj. białymi prostokątnymi tablicami z czerwonym obramowaniem i wymalowaną na nich czarną kotwicą, obróconą trzonem w dół, przeciętą czerwonym pasem po przekątnej z lewego górnego do prawego dolnego kąta.

7. W porze nocnej stojące przy brzegu promy winny być ustawione w taki sposób, aby nie stanowiły przeszkody dla żeglugi i spławu oraz powinny być oznaczone znakiem żeglugowym Nr 33, tj. jasnym białym światłem, umieszczonym na wysokości co najmniej 2 m nad powierzchnią wody.

8. W porze nocnej i w czasie gęstej mgły lub śnieżycy, przewozy podczas jazdy powinny dawać przerywane sygnały dzwonem lub gongiem, a ponadto powinny być oznaczone znakiem żeglugowym Nr 46, tj. jasnym białym światłem po obu burtach promu. Światła mają być osłonięte od strony pokładu.

9. Przewoźnik powinien utrzymywać ruch w czasie i godzinach wyznaczonych bez żadnych przerw, w miejscu wyznaczonym w sposób ustalony przez władzę wodną i zastrzeżony w zezwoleniu wodno-prawnym.

10. W nocy, podczas silnego wiatru oraz przy wysokiej wodzie, przewoźnik obowiązany jest do przestrzegania szczególnej ostrożności w czasie jazdy.

11. W okresie burzy, sztormu, pochodu lodów, kursowanie promu powinno być wstrzymane do czasu nastania warunków normalnych.

12. Używanie żagla do napędu promu względnie łodzi przewozowej jest wzbronione.

13. Podczas zbliżania się do przejazdu statków lub tratew, przewoźnikowi nie wolno odbijać z promem od brzegu.

Przepisy porządkowe.

§ 6. 1. Przewoźnik powinien stale dbać o stan bezpieczeństwa przewozu i o bezpieczeństwo osób, korzystających z przewozu.

2. Pomosty przy brzegach jak i klapy wjazdowe i zjazdowe powinny być utrzymywane w należytym stanie, aby był zapewniony wygodny i bezpieczny dostęp do przewozu we wszystkich porach roku i żeglownych stanach wody.

3. Przewoźnik powinien utrzymywać przewóz ze wszystkimi urządzeniami w należytym stanie i czystości.

4. Przed wjazdem na prom pojazdów, przewoźnik obowiązany jest sprawdzić czy prom jest należycie umocowany do brzegu i przestrzegać, aby kierowcy lub woźnice nie wjeżdżali ani wyjeżdżali bez jego zezwolenia.

5. Względem pasażerów przewoźnik i jego pomocnicy winni przestrzegać należytej uprzejmości i grzeczności.

6. Pasażerowie na przewozie powinni zachować się spokojnie i stosować do zarządzeń i nakazów przewoźnika bezwzględnie i bezzwłocznie.

7. Pasażerowie, jeźdźcy i piesi, pojazdy konne i mechaniczne mają być przeprawiane w kolejności przybycia do przewozu względnie z uwagi na warunki bezpieczeństwa, według wskazówek przewoźnika.

8. Jeźdźcy powinni zsiąść z koni i na przewozie trzymać je za uzdy. Woźnice mają stać na przewozie przy zwierzętach pociągowych. Podróżujący wozami lub samochodami powinni, za wyjątkiem chorych, zejść z pojazdów.

9. Przed wjazdem i wejściem na prom, przewoźnik obowiązany jest zamknąć wyjazd barierką lub łańcuchem. Przed odjazdem winien być zamknięty w ten sam sposób wjazd na prom. Zamknięcia nie wolno usuwać przed lądowaniem, a dopiero po przybiciu promu i należytym umocowaniu go przy brzegu.

10. Niespokojnych, niebezpiecznych lub złośliwych zwierząt nie wolno przeprawiać równocześnie z innymi zwierzętami lub ludźmi. Jeźdźcy, woźnice, poganiacze zwierząt itp. winni ustawiać zwierzęta i wozy według wskazówek przewoźnika.

11. Koła pojazdów znajdujących się na promie winny być zahamowane względnie zablokowane drewnianymi podkładkami (klinami).

12. Pasażerowie piesi mają zajmować miejsca wskazane przez przewoźnika. Osoby pijane przewoźnik może wykluczyć od przeprawy, jak również zobowiązany jest do wykluczenia takich osób na żądanie pasażerów promu.

13. W okresie wysokich wód i wylewów, w granicach ustalonych i zamarkowanych, gdy wsiadanie i wysiadanie na miejscu lądowania jest utrudnione lub niemożliwe, przewoźnik winien według możności dołożyć wszelkich starań, ustawić pomosty z desek itp., aby pasażerowie mogli wylądować bezpiecznie, wygodnie i suchą nogą.

14. Przewoźnik w czasie pełnienia służby na przewozie winien mieć odpis niniejszych przepisów zawsze przy sobie i okazywać takowy do wglądu na żądanie organów władzy żeglugowej oraz na prośbę osób przewożonych.

Przeprawy po lodzie.

§ 7. 1. W czasie zupełnego zamarznięcia rzeki, gdy lód osiągnie taką grubość, że przechodzenie lub przejazd przez lód jest możliwy i bezpieczny, posiadacz przewozu może za zezwoleniem Rejonu Dróg Wodnych urządzić przeprawę po lodzie. Przewoźnik powinien dbać o wygodny i bezpieczny dostęp, wjazd i wyjazd.

2. Nagromadzenie odrąbywanej z brzegów kry, celem utrwalenia drogi lądowej na rzece, jest wzbronione.

3. Gdy przejście po pokrywie lodowej staje się niepewne, przewoźnik zobowiązany jest oznaczyć miejsce niepewne znakiem

ostrzegawczym, a gdy przechodzenie względnie przejazd grozi niebezpieczeństwem, przewoźnik winien zamknąć barierami dostęp do drogi lodowej.

Opłaty przewozowe.

§ 8. 1. Taryfę opłat przewozowych ustala władza wodna w porozumieniu z władzą żeglugową.

2. Przewoźnikowi i jego pomocnikom nie wolno żądać żadnych dodatkowych opłat nieprzewidzianych taryfą.

3. Przewoźnik zobowiązany jest ustawić na brzegu przy przewozie w widocznym i dostępnym miejscu tablicę z wypisaną na niej trwałym i wyraźnym pismem taryfę przewozową, dozwolonym obciążeniem promu lub łodzi oraz godzinami ruchu.

4. Na żądanie przewoźnika pasażer winien opłatę przewozową uiścić z góry.

5. Władze wodne i żeglugowe oraz organa im podległe, tj. nadzorcy i strażnicy dróg wodnych, korzystają z przewozu bezpłatnie. To samo przysługuje strażnikom wałowym.

Nadzór nad ruchem przewozów.

§ 9. 1. Nadzór nad przewozem sprawują organa władzy wodnej i władzy żeglugowej, których zarządzenia przewoźnik winien wykonywać bezzwłocznie i bezwarunkowo.

2. Stan przewozów sprawdzają Rejony Dróg Wodnych co najmniej dwa razy do roku, wiosną i jesienią, a ponadto przy okazji innych przejazdów służbowych.

3. Poza tymi zwyczajnymi rewizjami, władze żeglugowe I instancji i ich organa wykonawcze, tj. nadzorcy i strażnicy dróg wodnych są uprawnione każdego czasu do przeprowadzenia kontroli stanu przewozu i do wydawania zarządzeń celem usunięcia braków i niedomagań.

4. O wykonanych remontach kapitalnych na przewozach, posiadacz względnie przewoźnik powinien donosić władzy żeglugowej I instancji, która zarządzi na koszt właściciela rewizję stanu przewozu.

Postanowienia karne.

§ 10. 1. Winni przekroczenia niniejszych przepisów będą pociągani do odpowiedzialności karno-administracyjnej na podstawie art. 15 ustawy z dnia 7 marca 1950 r. o żegludze i spławie na śródlądowych drogach wodnych (Dz. URP Nr 26 z 1952 r. poz. 182).

2. Niezależnie od ścigania karnego do winnych przekroczeń stosowane będą sankcje przewidziane w art. 16 wyż. cyt. ustawy oraz grzywny, nakładane i ściągane w drodze doraźnych mandatów karnych przez organa władzy żeglugowej I instancji.

Postanowienia końcowe.

§ 11. Przepisy niniejsze wchodzą w życie z dniem ogłoszenia.

p. o Dyrektora
Orłowski Kazimierz



Adres Redakcji i Administracji: Prezydium W. R. N. — Szczecin, Wały Chrobrego 4.
Redakcja i Administracja: pokój 267 (II piętro).

Warunki prenumeraty oraz cennik ogłoszeń:

Prenumerata roczna 1 egz. — 18 zł.
Prenumerata półroczna 1 egz. — 10 zł.

Cena pojedynczego egzemplarza do 4-ch stron druku — 0,90 zł., przy większej ilości druku o 0,30 zł. więcej od każdej strony drukowanej.

Ogłoszenia o zagubieniu dokumentów — ryczałt 9 zł.

Prenumeratę i należność za ogłoszenia uiszczać z góry na konto PKO Nr X-4666/431 Dziennika Urzędowego Wojewódzkiej Rady Narodowej.

ODBIORCA:

Biblioteka Jagiellońska
Kraków

Rękopis otrzymano 1.7.53 druk ukończono 6.7.53
Szczec. Zakł. Graf.—Krzysztofa 7. 2840 30.6.53 900 p.d. kl. 7 70 g. A4x2 X-4-11829

7